

CONCURSO PARA LA ORDENACION DE LA PLAZA DE CASTILLA

20

Notas sobre un proceso inconcluso

—“¿Por qué la construcción de Tecla se hace tan larga?

—Para que no empiece la destrucción”.

Italo Calvino. *Las ciudades invisibles*.

A lo largo de su historia, corta pero extraordinariamente densa en iniciativas y proyectos, la prolongación de la Castellana ha llegado a constituirse en uno de los espacios emblemáticos de la ciudad y todavía en gran medida en el principal eje vertebrador de la misma. Permanece inconcluso hasta hoy, sin embargo, lo que deberá constituir la cabecera de este espacio singular: la Plaza de Castilla, a modo de síntoma de las complejas tensiones que gravitan en la definición urbana del área.

El primer problema que se detecta al abordar la cualificación urbana de este espacio radica en la contradicción entre la centralidad geométrica de su trazado en planta y la desarticulación de los volúmenes que la circundan, en particular el desequilibrio e incoherencia entre el gran vacío en el que se levanta el depósito del Canal de Isabel II y los edificios (juzgados y oficinas) situados a ambos lados de la embocadura de la calle de Bravo Murillo.

Esta situación no es fruto del azar sino de la génesis contradictoria de la prolongación de la Castellana de la que la Plaza de Castilla no es sino el gran vestíbulo final. Recordemos cómo en los proyectos de Zuazo-Jansen de 1929 y 1931 la vía se configura como recta y simétrica a partir de la inflexión producida en el acoplamiento con la Castellana pre-existente a la altura de la base del antiguo Hipódromo (aproximadamente en la actual plaza de San Juan de la Cruz). Esta geometría del trazado concuerda con el carácter rígido y simétrico del diseño de los volúmenes, basado en una secuencia de bloques lineales paralelos entre sí y perpendiculares a la nueva vía, organizada en dos tramos diferenciados y un remate situado precisamente en el Hotel del Negro (Plaza de Castilla), donde dos grandes edificaciones singulares (una de las cuales se destina a Estación ferroviaria) marcan el punto singular del quiebro en la directriz del Eje, que discurre en un nuevo tramo recto hasta Fuencarral.

Los sucesivos proyectos van a respetar la concepción del trazado pero van a introducir concepciones diversas en cuanto a las tipologías edificatorias que deben ser adoptadas. Así el Proyecto de la Oficina Técnica de 1931 mantiene la disposición de los bloques pero intensifica la ocupación del suelo. El Plan General de 1944 engloba los bloques lineales en un perímetro edificado conformando **super-manzanas** que ofrecen una fachada continua al nuevo Eje y la rectificación de 1947 opta decididamente por la tipología de manzana cerrada. Finalmente en 1954 es convocado el Concurso para el diseño del Centro Comercial AZCA al tiempo que se rectifica de nuevo el diseño de las edificaciones para adaptar las manzanas regulares del plan anterior (ahora tenidas por **monótonas**) a los nuevos criterios de **modernidad** basados en la edificación abierta y la asimétrica compositiva.

Consecuencia de la incoherencia tipo-morfológica del área es la incertidumbre e indefinición a la hora de determinar el carácter de la Plaza. Lógicamente a las diversas alternativas proyectuales antes mencionadas corresponde un diverso concepto de lo que ésta significa. Por otro lado el Concurso ha puesto de manifiesto que dichas alternativas están lejos de pertenecer al pasado y en gran medida se manifiestan todavía como cuestiones abiertas. En concreto, destaca la opción entre entender la Plaza como **puerta de la ciudad**, es decir como límite de los confines de lo urbano, o más bien por entenderla como punto de articulación o de inflexión de una ciudad que se prolonga. Es precisamente esta incertidumbre básica la que ha situado, a mi juicio, muchos de los proyectos de mayor calidad y esfuerzo en un nivel de propuesta de arquitectura urbana, en detrimento del tratamiento de los aspectos inmobiliarios de orden privado. Por ello situándonos



en este orden de lo urbano, y no pudiendo descender en el espacio de estas notas a una pormenorización del análisis funcional y estético de las propuestas, es posible señalar paralelismos entre las elecciones ahora manejadas y anteriores iniciativas.

Así Zuazo en 1929 entiende la Plaza como encrucijada viaria focalizada hacia el Norte, en la que los edificios de remate cumplen un papel de telón y en cierta medida de puerta demarcando el límite de la ciudad trazada. Tal es la consciente opción de Abalos y Herrero: materializar el tránsito entre la incertidumbre de la ciudad carente de forma y el espacio más coherente del Paseo, dotando a éste de un cierre de perspectiva producido por dos volúmenes simétricos y escalonados, que tras una geometría prístina y rotunda ocultan la complejidad de un programa concebido a modo de ciudad dentro de la ciudad.

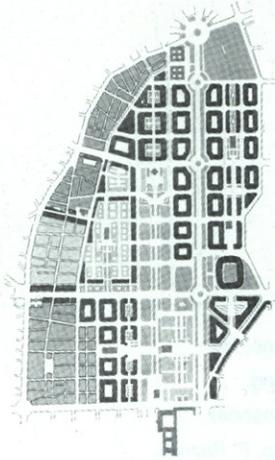
El proyecto de la Oficina Técnica de 1931, por el contrario, formaliza la Plaza como ágora o vestíbulo urbano, materializando las esquinas de un rectángulo, más virtual que real, que se rompe en el eje Norte-Sur y en el cruce transversal, idea retomada, en cierta medida en los proyectos de los equipos encabezados por Iñiguez de Onzoño, Manuel Berlanga o Paco Alonso, en los que se opta por una discriminación de tráfico que permite la ampliación de la Plaza y la liberación de las estructuras edificadas que, por ello, pueden ser expresivas en sus geometrías de intenciones poéticas diversas.

Será el Plan de 1947 el que concluirá la definición actual de la Plaza concibiéndola como encrucijada en estrella, al introducir los nuevos ejes de la Avenida de Asturias (que conectaría con la N-VI), San Aquilino y Agustín de Foxá (que enlaza con la estación de Chamartín). El diseño de la prolongación de la Avenida en los años 50 aportará la idea de acentuar la direccionalidad de la lectura de la plaza situando dos torres gemelas en los triángulos simétricos delimitados al Norte de la misma. Idea que será llevada a sus últimas consecuencias en 1967 al concentrarse en estos solares un volumen de 486.000 metros cúbicos (producto de permutas de edificabilidad con otros solares de la prolongación de la avenida) materializado en sendos rascacielos de 44 plantas, cuya realización llevaría consigo la transformación del trazado de la Plaza en una nueva prolongación pasante del trazado de la Castellana.

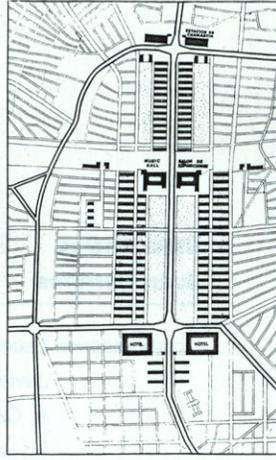
Los proyectos de Battlé/Roig y Eduardo de Antonio pretenden recuperar visualmente la centralidad de la Plaza, enfatizando para conseguir este efecto la disposición de los volúmenes, con objeto de configurar un recinto, y la presencia virtual de los ejes suprimidos. A uno y otro recurso acuden, respectivamente, los proyectos de Julio Cano Lasso y José María Gómez Santander/Javier Sebastián Nuño, que sin embargo aportan, como elemento destacado la presencia de dos volúmenes gemelos que encuadran el ingreso en la Plaza, retomando de una manera más elaborada que su antecedente la idea del rascacielos como tema primario de la composición.

Finalmente en el polo opuesto destacan los proyectos del equipo de José Antonio Corrales y Alberto Martínez/Beatriz Matos, que ofrecen la posibilidad de compatibilizar soluciones convencionales en el trazado de la Plaza con formalizaciones volumétricas equilibradas en su escala y composición —en busca de una cierta ascesis formal en un caso y de la riqueza de la complejidad geométrica en el otro— posibilitando un tránsito dulcificado entre esos dos mundos que, después de todo, pueden no resultar conceptualmente tan distantes.

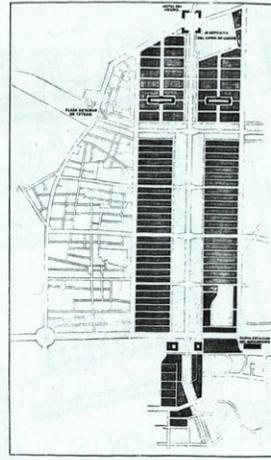
José María EZQUIAGA



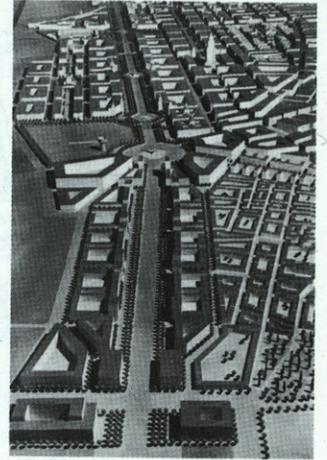
2.



3.



4.



5.

1. Perspectiva del Hotel del Negro

2. Plano de zonificación 1948

3. Anteproyecto de Zuazo-Jansen

4. Anteproyecto de la Oficina Técnica Municipal

5. Maqueta del nuevo acceso a Madrid por la carretera de Francia (1951).

6. Propuesta del equipo de M. Berlanga

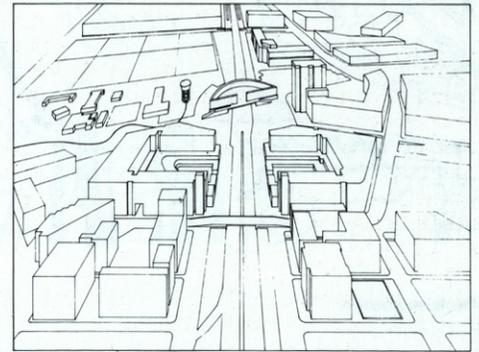
7. Propuesta de Iñiguez y Pardo

8. Propuesta de Cano Lasso

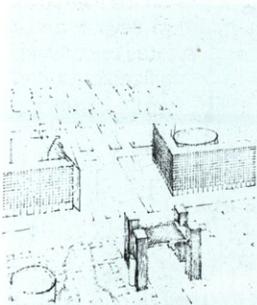
9. Propuesta de F. Alonso

10. Propuesta de Battlé y Roig

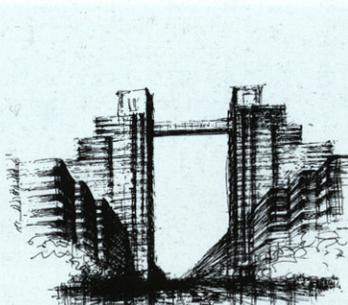
11. Propuesta de J.A. Corrales



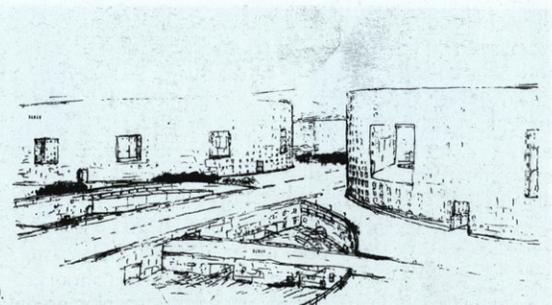
6.



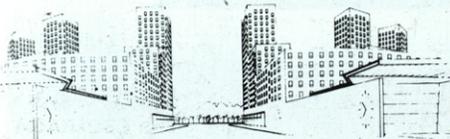
7.



8.



9.



10.



11.